

TÚ: 0351 Janovice - Domažlice
DÚ: 10 Kout na Šumavě - Domažlice

Výškový systém : Bpv
Souřadnicový systém: S-JTSK

SO 02 Železniční svršek

Objednatel:



SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o.

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 - Libeň

Zhotovitel:



Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň

Parková 1205/ 11
326 00 Plzeň

 ORGANIZAČNÍ SLOŽKA ČLEN SKUPINY VALBEK-EU	Vypracoval	Ing. Aleš Sršeň		Zak. číslo	16PL11011
	Zodp. projektant	Ing. Aleš Sršeň		Datum	09/2017
	Tech. kontrola	Ing. Pavel Novák		Stupeň	PROJEKT
	Akce Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice			Počet formátů	A4
				Měřítko	-
Zhotovitel: Prodex spol. s r.o., organizační slož. Perucká 2481/5 120 00 Praha 2	Příloha TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. přílohy 01.	Paré

PRODEX spol. s r.o.
Perucká 2481/5
120 00 Praha 2 - Vinohrady

REKONSTRUKCE MOSTU V KM 26,231 **TRATI KLATOVY - DOMAŽLICE**

Projekt stavby

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 02 Železniční svršek

Vypracoval: Ing. Aleš Sršeň

V Praze, září 2017

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1.	Údaje o stavbě.....	3
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	4
2.1.	Základní údaje o stavbě.....	4
2.2.	Informace o pozemcích dotčených stavbou, obvod stavby.....	4
2.3.	Parametry úseku po dokončení stavby	4
3.	SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ.....	4
4.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	5
5.	PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ.....	5
6.	STÁVAJÍCÍ STAV	6
7.	SO 02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	6
7.1.	Směrové poměry	6
7.2.	Sklonové poměry.....	7
7.3.	Staničení	7
7.4.	Kolejový rošt.....	7
7.5.	Kolejové lože	8
7.6.	Pláš tělesa železničního spodku a drážní stezky.....	8
7.7.	Bezстыková kolej	8
7.8.	Výstroj dráhy	8
7.9.	Zajištění prostorové polohy koleje.....	8
8.	NÁVRH POSTUPU PRACÍ	9
9.	VYUŽITÍ VYZÍSKANÉHO MATERIÁLU.....	9
10.	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	9
11.	POLOHOVÝ SYSTÉM	10
12.	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	10
13.	PŘÍLOHY	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati a mostu
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Klatovy – Domažlice (km 25,587 – km 26,687)
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Domažlice
Obec:	Spáňov
Katastrální území:	Spáňov 752771
Stavebník:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel projektu:	Valbek spol. s r.o., středisko Plzeň Parková 1205/11 326 00 Plzeň PRODEX spol. s r.o., organizační složka Perucká 2481/5 120 00 Praha 2
Odpovědný zpracovatel SO:	Ing. Pavel Novák Odpovědný projektant železničního svršku a spodku Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00 číslo autorizace 0011931

2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

2.1. Základní údaje o stavbě

Projektová dokumentace stavby řeší odstranění nevyhovujícího technického stavu stávajícího železničního mostu v km 26,231 na trati Klatovy - Domažlice. Stávající most převádí železniční trať přes komunikaci III. třídy č. 19010. Železniční trať není v úseku Janovice - Domažlice elektrifikovaná.

Při rekonstrukci bude odstraněna stávající kamenná klenbová konstrukce včetně spodní stavby a křídel mostu z roku 1888 o rozpětí pole 5,20 m. Na místo stávajícího mostu bude vystavěn nový železobetonový rám.

Součástí stavby je úprava účelové komunikace vedoucí pod mostem a rekonstrukce železničního svršku v nezbytném rozsahu.

Dále je součástí stavby zrušení stávajících přejezdů v km 25,693, 26,048, 26,594 a drátovodné trasy v rozsahu úpravy GPK.

2.2. Informace o pozemcích dotčených stavbou, obvod stavby

Vlastní stavba tohoto stavebního objektu bude realizována v rozsahu hranic pozemku České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Konkrétně se jedná o pozemek parc. č. 747/1 v katastrálním území č. 752771 Spáňov.

Zásah do mimodrážních pozemků v rámci tohoto stavebního objektu nebude.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicí pozemku, na němž bude stavba prováděna.

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem silničními vozidly, případně je možné využít technologie s přístupem po železnici.

2.3. Parametry úseku po dokončení stavby

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost:	60 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC

3. SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

SO 01 Rekonstrukce mostu

SO 03 Železniční přejezdy

4. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Pro zpracování dokumentace stavby byly využity následující podklady:

- Obecné a Zvláštní technické podmínky pro zpracování dokumentace na akci Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice
- přípravná dokumentace akce Rekonstrukce mostu v km 26,231 trati Klatovy - Domažlice (11/2013)
- zaměření stávajícího stavu (poskytnuto SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie, 11/2016)
- katastrální mapy (internetový portál Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK))
- nákresný přehled a pasporty železničního svršku Klatovy – Domažlice v úseku km 24,6 – km 27,8 (02/2017)
- evidenční list přejezdu P820 v km 26,048 (02/2017)
- průběh inženýrských sítí s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

5. PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

V oblasti se nachází tyto inženýrské sítě:

- telekomunikační vedení SŽDC, s.o., TÚDC ve správě ČD-Telematika
 - zákres je orientační, k trase nejsou dostupné podklady
- drátovodná trasa
- nadzemní vedení NN ČEZ a.s.
- nadzemní vedení VN ČEZ a.s.
- telekomunikační vedení CETIN a.s.
- kanalizace obec Spáňov

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu stavby.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

6. STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající železniční svršek je z roku 1975 s kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB5 a rozponových podkladnicích s rozdělením pražců „c“. Trať je v místě mostu ev. km 26,231 v pravostranném oblouku o poloměru 250m s převýšením 115mm. Rozšíření rozchodu v oblouku se pohybuje okolo hodnoty $\Delta u=6\text{mm}$. Na mostě není bezстыková kolej a styky před a za mostem nejsou svařeny. V řešeném úseku není zřízena bezстыková kolej.

7. SO 02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

V rámci stavebního objektu bude snesen železniční svršek v oblasti mostu v ev. km 26,231. Svršek bude snesen v km 26,210 500 – km 26,260 500 v rozmezí stávajících kolejnicových styků a bude provedena jeho rekonstrukce. V ostatních úsecích bude provedeno směrové a výškové vyrovnaní koleje s doplněním šterkového lože.

Při stavbě je nutno ochránit železniční bodové pole. V případě poškození musí být zajištěno jeho obnovení.

Předpokládané množství základních materiálů a prací:

• demontáž kolejového roštu na betonových pražcích	50,0 m
• kolej z kol. 49 E1 na betonových pražcích SB8, rozd. „c“	50,0 m
• kolejové lože z drceného kameniva z nového materiálu v celém profilu	109,9 m ³
• doplnění kolejového lože	129,0 m ³
• směrové a výškové vyrovnaní koleje	1100,4 m
• zajišťovací značky	35 ks

7.1. Směrové poměry

Oproti stávajícímu stavu nejsou prováděny žádné výrazné úpravy parametrů oblouků a přechodnic. Nové parametry koleje budou vyhovovat rychlosti $V=60\text{km/h}$.

V rámci SO 02 dojde k úpravě geometrické polohy koleje mezi km 25,587 486 – km 26,687 834. Směrové a výškové vyrovnání koleje tak bude provedeno alespoň v délce 75m od měněného kolejového pole v přejezdech v rámci souvisejícího SO 03.

Přehled směrových poměrů v novém stavu je obsahem Přílohy č.1 této technické zprávy:

7.2. Sklonové poměry

Z hlediska sklonových poměrů se celý úsek nachází ve stoupání s maximální hodnotou sklonu 12,85‰ a minimální hodnotou 7,30‰. Lomy sklonů nivelety koleje jsou zaobleny oblouky o poloměru $R_v=2000\text{m}$.

Návrh nových sklonových poměrů vychází ze stávajícího stavu a z požadavku minimalizovat rozsah nutných úprav. Přehled sklonových poměrů v novém stavu je obsahem Přílohy č.2 této technické zprávy.

7.3. Staničení

Staničení v novém stavu bylo vztaženo ke stávající poloze hektometrovníku v km 25,800.

7.4. Kolejový rošt

Snesení stávajícího kolejového roštu bude provedeno v úseku km 26,210 500 – km 26,260 500 (stávající kolejnicové styky) v celkové délce 50,0m. Kvůli následnému přivaření nových kolejnic ke stávajícím úsekům budou stávající kolejnice odříznuty ve vzdálenosti 0,4m od kolejnicových styků dále od mostu. Kolejový rošt je ve stávajícím stavu tvořen z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích SB5 s rozponovými podkladnicemi a rozdělením pražců „c“.

Po provedení rekonstrukce mostu a zřízení pláně tělesa železničního spodku v oblasti výkopu pro rekonstrukci mostu (v rámci SO 01 Rekonstrukce mostu) bude vložen kolejový rošt z nových kolejnic 49 E1 na užitých betonových pražcích SB8 s užitými podkladnicemi S4pl. Svěrky ŽS4 budou použity nové. Rozdělení pražců bude „c“. Ke stávajícím navazujícím úsekům budou přivařeny nové kolejnice délek 12,9m a přes most bude vloženo kolejové pole délky 25,0m. Mezi přivařenými konci a kolejovým polem na mostě budou zřízeny kolejnicové styky. Tímto budou vyloučeny kolejnicové styky na mostě. Při zřizování styků musí být nastaveny dilatační spáry dle předpisu SŽDC S3, díl XI, kap. IV a SŽDC S3/2, tab.2. Při stavbě budou rovněž prověřeny dilatační spáry v navazujících úsecích (cca 100m) a případně upraveny na hodnoty dle předpisu. Kategorizace vyzískaného materiálu bude provedena během stavby po demontáži kolejového roštu.

Protože se kolej nachází v oblouku o poloměru 250m, je pro něj normou ČSN 73 6360-1 stanoveno rozšíření rozchodu koleje o $\Delta u = (7150 / 250) - 26 = 2,6 \text{ mm} = 3 \text{ mm}$. Toto rozšíření rozchodu bude zřízeno v novém kolejovém roštu. Vzhledem k ojetí stávajících kolejnic je v navazujících úsecích rozšíření rozchodu $\Delta u = 6\text{mm}$. Změna rozšíření rozchodu bude provedena zbroušením v oblasti svaru a to 1mm / 1m, tedy na délce 3m.

7.5. Kolejové lože

Rekonstrukce železničního svršku je uvažována včetně štěrkového lože v celé délce rekonstruovaného úseku, se zřízením a doplněním nového štěrku z kameniva hrubého drceného frakce 31,5-63mm (železniční štěrk). Tloušťka kolejového lože bude minimálně 0,35 m pod ložnou plochou pražců. Kolejové lože bude zřízeno do profilu dle předpisu SŽDC S3 pro stykovanou kolej.

7.6. Plán tělesa železničního spodku a drážní stezky

Součástí SO 02 Železniční svršek je přehutnění pláň tělesa železničního spodku v rozsahu rekonstrukce, tj. v úseku km 26,210 500 – km 26,260 500. Na pláni je požadováno dosažení modulu přetvárnosti min. $E_{pl}=40$ Mpa. Pláň bude skloněná 5% s šířkou 3,1m od osy koleje.

V rozsahu rekonstrukce železničního svršku budou provedeny drážní stezky v min. šířce 0,40m. Povrch stezky je v souladu s předchozím stupněm dokumentace navržen ze štěrkodrti fr. 4/16mm v tloušťce 0,10m.

7.7. Bezstyková kolej

V řešeném úseku nebude zřízena bezstyková kolej.

7.8. Výstroj dráhy

V rámci stavebního objektu není mimo zajišťovací značky zřizována nová výstroj.

7.9. Zajištění prostorové polohy koleje

Zpracování projektové dokumentace zajištění prostorové polohy koleje zpracovává zhotovitel stavby ve čtyřech vyhotoveních podle zásad uvedených v předpise SŽDC S3 díl III.

Cílem návrhu v této projektové dokumentaci, není přesná topologie zajišťovací značky (přesné souřadnice) a určení definitivního typu značky, pouze stanovení a zdokladování jejich odpovídajícího množství pro výkaz výměr. Definitivní počet jednotlivých typů bude stanoven v projektu, který zajistí zhotovitel stavby v závislosti na skutečných poměrech před uvedením stavby do trvalého provozu. Definitivní počty jednotlivých typů tudíž mohou být odlišné od počtů jednotlivých typů udaném v tomto SO.

Uvažuje se se značkou na samostatném kovovém sloupku, který je upevněn k betonovému základu. Každá konzolová značka bude doplněna štítkem s popisem základních parametrů zajištění koleje.

Rozmístění zajišťovacích značek bude provedeno podle předpisu SŽDC S3 díl III a budou umístěny v charakteristických bodech koleje (ZP, ZO, KO, KP, VZO) a dále tak, aby v přímé jejich vzájemná

vzdálenost nepřesahovala 200m a v obloucích ve vzdálenostech podle tab.2 předpisu SŽDC S3 díl III.

8. NÁVRH POSTUPU PRACÍ

- 1) Před zahájením prací dojde k vytýčení inženýrských sítí a k přípravě staveniště.
- 2) Budou vytržena kolejová pole a odvezena na základnu, kde budou rozebrána do součástí.
- 3) Dojde k odtěžení štěrkového lože na úroveň pláně.
- 4) Vytěžený odpadový materiál ze štěrkového lože se odveze na mezideponii, případně rovnou na skládku.
- 5) Dojde k přehutnění pláně tělesa železničního spodku.
- 6) Bude navezen materiál pro kolejové lože a položeno kolejové pole.
- 7) Bude provedeno dosypání štěrkového lože, 0. a 1. podbití.
- 8) Po několikaměsíčním provozu bude provedeno závěrečné podbití automatickou strojní podbíječkou.

9. VYUŽITÍ VYZÍSKANÉHO MATERIÁLU

V rámci stavby se nepředpokládá zpětné využití stávajícího materiálu.

Odpadové kolejnice a též drobné kolejivo budou odvezeny do výkupu. Materiál kolejového lože a betonové pražce vedené jako odpad budou po demontáži v rámci stavby odvezeny na určenou skládku k likvidaci.

10. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB a č.376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon

č.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/1973 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC, s.o. ve správě OŘ Plzeň. Bude postupováno dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006. Projekt nepředpokládá jeho opětovné využití. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů :

V průběhu stavby budou odpady ukládány na řízenou skládku či likvidovány prostřednictvím specializované organizace. Železný šrot bude odvezen do výkupu.

Na základě zkušeností z obdobných staveb lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

11. POLOHOVÝ SYSTÉM

Dokumentace je zpracována v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému ČJNS-Balt po vyrovnání.

12. POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Při zpracování projektové dokumentace bylo využito následujících zákonů a vyhlášek v platném znění:

- Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb.
- Zákon o podrobnostech nakládání s odpadem č. 383/2001 Sb.
- Vyhláška č.100/1995 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení
- Vyhláška č.173/1995 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

Projektová dokumentace dále respektuje příslušná ustanovení norem, předpisů, směrnic a Vzorových listů ve vztahu ke stavbám SŽDC s.o. a ČD a.s., zejména:

- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 3050 Zemní práce
- ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí – Základní ustanovení
- ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- ČSN 37 5711 Křížení kabelových vedení s železničními dráhami
- TNŽ 01 0101 Návosloví Českých drah
- TNŽ 73 6334 Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
- TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 až Ž10
- TKP staveb státních drah 2000 v aktuálním znění

Dokumentace je vypracována v rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06-OP z 30.6.2006) - příloha č.2 Projekt (P).

Nákladová část je zpracována v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č.20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zapracování položkových a souhrnných rozpočtů (č.j. 4124/04-OI)

Návrh soustavy železničního svršku vychází ze Směrnice GŘ SŽDC č.28/2005 „Koncepce používání jednotlivých tvarů kolejnic a typů upevnění v kolejích železničních drah ve vlastnictví České republiky“ (č.j. 6 037/05-OP ze dne 30.3.2006).

Řešení problematiky materiálových výzkisů je určeno Směrnicí GŘ SŽDC č. 42/2010 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

13. PŘÍLOHY

Příloha č.1	Přehled směrových poměrů
Příloha č.2	Přehled sklonových poměrů

Přehled směrových poměrů - nový stav

Příloha č.1

Od		Do		Délka úseku (m)		Parametry
označení	staničení (km)	označení	staničení (km)			
TK Janovice nad Úhlavou - Domažlice						
ZU	25,587 486	KO1	25,698 251	110,765	oblouk	R=274m; V=60km/h; D=105mm; l=51mm; alfas=87,9652g; do=315,100m
KO1	25,698 251	KP1	25,763 251	65,000	přechodnice	n=10,32V; Lk=65,000m; A=133; m=0,642m; T=259,503m; klotoida
KP1	25,763 251	ZP2	25,814 691	51,440	přímá	
ZP2	25,814 691	ZO2	25,866 691	52,000	přechodnice	n=7,54V; Lk=52,000m; A=114; m=0,450m; T=822,807m; klotoida
ZO2	25,866 691	KO2	26,445 798	579,107	oblouk	R=250m; V=60km/h; D=115mm; l=55mm; alfas=161,2194g; do=579,107m
KO2	26,445 798	KP2	26,501 798	56,000	přechodnice	n=8,12V; Lk=56,000m; A=118; m=0,522m; T=824,782m; klotoida
KP2	26,501 798	ZP3	26,519 380	17,582	přímá	
ZP3	26,519 380	ZO3	26,571 380	52,000	přechodnice	n=9,12V; Lk=52,000m; A=120; m=0,410m; T=338,267m; klotoida
ZO3	26,571 380	KU	26,687 834	116,454	oblouk	R=275m; V=60km/h; D=95mm; l=60mm; alfas=107,9917g; do=416,991m

Přehled sklonových poměrů - nový stav

Příloha č.2

Od		Do		Délka úseku (m)	Sklonové poměry TK		označení	výška (m.n.m.)	Lom sklonu nivelety Parametry
označení	staničení (km)	označení	staničení (km)		sklon (%)	Δh (m)			
TK Janovice nad Úhlavou - Domažlice							LN0	435,111	
ZÚ = LN0	25,587 486	LN1	25,680 000	92,514	7,30	0,675	LN1	435,786	Rv=2000m; tz=1,900m; yv=0,001m
LN1	25,680 000	LN2	25,780 000	100,000	9,20	0,920	LN2	436,706	Rv=2000m; tz=1,900m; yv=0,001m
LN2	25,780 000	LN3	25,910 000	130,000	11,10	1,443	LN3	438,149	Rv=2000m; tz=2,700m; yv=0,002m
LN3	25,910 000	LN4	26,080 000	170,000	8,40	1,428	LN4	439,577	Rv=2000m; tz=0,900m; yv=0,000m
LN4	26,080 000	LN5	26,165 000	85,000	7,50	0,638	LN5	440,215	Rv=2000m; tz=3,300m; yv=0,003m
LN5	26,165 000	LN6	26,335 000	170,000	10,80	1,836	LN6	442,051	Rv=2000m; tz=2,050m; yv=0,001m
LN6	26,335 000	LN7	26,440 000	105,000	12,85	1,349	LN7	443,400	Rv=2000m; tz=3,350m; yv=0,003m
LN7	26,440 000	LN8	26,669 000	229,000	9,50	2,175	LN8	445,575	Rv=2000m; tz=0,900m; yv=0,000m
LN8	26,669 000	LN9	26,687 834	18,834	10,40	0,196	LN9	445,771	